

IMPRESSUM

Herausgeber: Bezirksgemeinschaft Burggrafenamt

Konzept & Gestaltung: online-meran

Druck: Lanarepro

Juli 2006

GRÜßWORTE

Der Ausbau und die Verbesserung des Straßennetzes in Südtirol sind uns ein großes Anliegen. Das Land unternimmt deshalb sehr viel für die Mobilität in Südtirol und sorgt gezielt für die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer.

Über Jahre hinweg sind Studien und Projekte erstellt worden, um die schwierige und für die Bevölkerung auf die Dauer unzumutbare Verkehrssituation in Meran zu verbessern.

Das Ressort für Bauten hat in Zusammenarbeit mit der Bezirksgemeinschaft Burggrafenamt und den betroffenen Gemeinden mit dem Projekt „Nordwestumfahrung Meran/Küchlbergtunnel“ die Weichen für die Verbesserung der Verkehrssituation in Meran und den umliegenden Gemeinden gestellt.

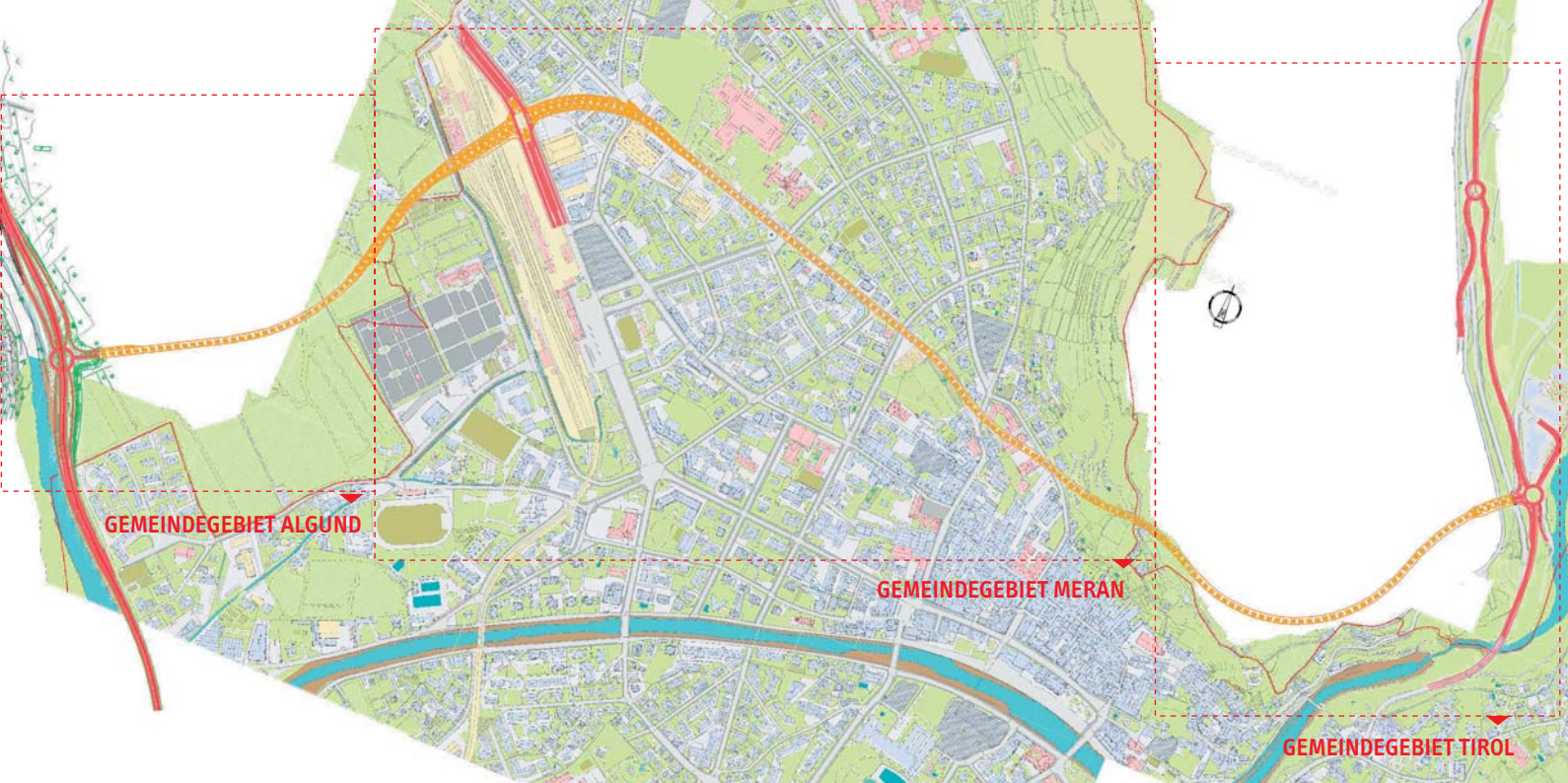
Da es sich um ein Vorhaben handelt, dessen Verwirklichung sich über Jahre hinziehen wird, ist es von größter Bedeutung, dass die betroffene Bevölkerung über das Projekt und über dessen Realisierung eingehend informiert wird.



Dr. Luis Durnwalder
Landeshauptmann

Dr. Florian Mussner
Landesrat für Bauten

Ignaz Ladurner
Bezirksgem. Burggrafenamt



WIE VERLÄUFT DIE TUNNELTRASSE?

Die Trasse geht von der Mebo zirca 185m nördlich der Siedlung „Maria Himmelfahrt“ auf Algunder Gemeindegebiet ab. Sie verläuft als Unterflurtrasse durch die Algunder Obstwiesen und führt nach Unterquerung des Bahnhofgeländes bis zum unterirdischen Kreisverkehr (Mobilitätszentrum) in der IV. Novemberstraße Nähe Bahnhof. In der Folge unterquert sie den Gemeindebauhof von Meran, schwenkt unter die Goethestraße ein, folgt unterirdisch dieser Straße bis zum Pädagogischen Gymnasium und unterquert dieses, sowie die Grundschule J. Tappeiner, das ehemalige Museum und die Galileistraße zwischen Tiefgarage und Marchettihaus. Hier beginnt der Felsabschnitt des Küchelbergtunnels. Der Tunnel schwenkt nun gegen Norden und endet als Kreisverkehr südlich der Handwerkerzone „Zenoberg“, etwa 20m tiefer als die heutige Passeierstraße. Von dort aus sind Obermais und Schenna, die Handwerkerzone sowie das Passeiertal und Dorf Tirol über eine verkürzte Trasse erreichbar. Die alte Straße wird teilweise zurückgebaut.

WAS BRINGT DIE NORDWESTUMFAHRUNG VON MERAN ?

- Die Nordwestumfahrung bindet Meran an die Mebo an.
- Dient als Umfahrungsstraße für den Verkehr aus dem Passeiertal mit über 1000 LKW an Werktagen.
- Entlastet die Innenstadt, vor allem die Cavour-, Rom-, Petrarca-, Piave-, Goethe- und Weingartnerstraße.
- Verbindet Obermais direkt mit dem Mobilitätszentrum (unterirdischer Kreisverkehr) am Bahnhof mit Parkgarage und Anschluss an Bus und Bahn; von hier aus sind wichtige Infrastrukturen wie Krankenhaus, Schuldorf und Gewerbezone schnell und ohne Umwege erreichbar.

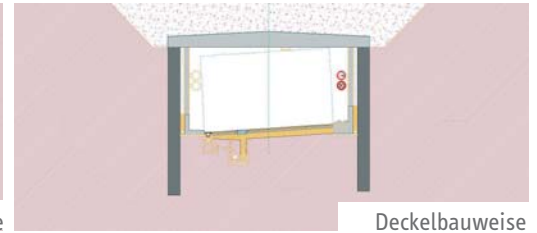
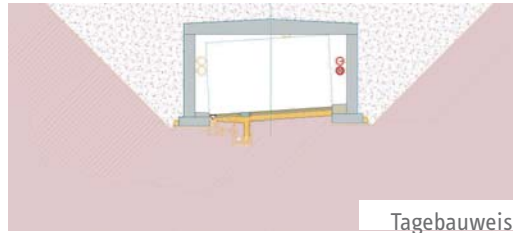
WELCHE TECHNISCHE KENNDATEN WEIST DER TUNNEL AUF?

- Der eigentliche Tunnelabschnitt zwischen Mebo und Zenoberg ist 3178m lang, seine maximale Steigung beträgt ca. 6%.
- Es handelt sich um einen zweispurigen Tunnel mit Gegenverkehr und einer Straßenbreite von 10,5m (Regelquerschnitt QS7A). Diese setzt sich zusammen aus 2 Fahrstreifen zu je 3,5m, 2 Randstreifen zu je 0,75m und 2 Notgehsteigen zu je 1,00m Breite.
- Die lichte Fahrraumhöhe beträgt 5 m.

WIE ERFOLGT DER TUNNELBAU?

Vom Mebo-Anschluss bis zur Goethestraße wird die Trasse oberflächlich ausgehoben, in der sogenannten „Tagebau- und Deckelbauweise“, mit anschließender Abdeckung.

Im Abschnitt Bauhof/Goethestraße bis zur Nordausfahrt wird der Vortrieb bergmännisch mit einer Tunnelbohrmaschine (TBM) ausgeführt; bis zur Tiefgarage Algunder Kellerei im Lockergestein in Hydro-Schildbauweise; ab dort im Fels in einfacher Schildbauweise.



WIRD MERAN ZUR GROßBAUSTELLE?

Offene Baustellen beschränken sich auf den Bereich der sog. „Deckelbauweise“ im Abschnitt Josefstraße - Gemeindebauhof, wobei in Meran fast ausschließlich öffentliche Gründe betroffen sind.

Der gesamte restliche Teil bis zum Zenoberg wird unterirdisch ausgeführt.

Der Materialabtransport und die Baustoffzulieferung erfolgen unterirdisch.



Fräse

WIE WERDEN DIE TUNNELPORTALE GESTALTET?

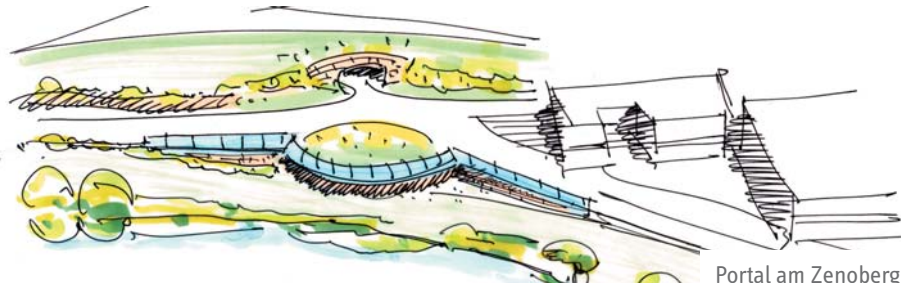
-Die Tunnelein- und -ausfahrten werden landschaftlich und architektonisch passend gestaltet und durch Lärmschutzmaßnahmen abgeschirmt.

-Das Westportal bei der Mebo liegt ca. 4m tiefer als das heutige Gelände, wird aber zusätzlich mit seitlichen Lärmschutzdämmen abgeschirmt.

-Das Portal am Zenoberg liegt sehr tief, unmittelbar am orografisch rechten Passerufer. Obwohl dort das Passerrauschen die überwiegende Geräuschquelle ist, werden auch dort wirksame Lärmschutzmaßnahmen getroffen.



Zufahrtsrampe am Bahnhof



Portal am Zenoberg



Westportal MeBo

WAS PASSIERT MIT DEN ABGASEN?

Das Problem der Abgase aus einem modernen Tunnel wird generell überschätzt, vor allem die Emissionen in der Nähe eines Tunnelportals sind meist geringer als angenommen.

Die Tunnelluft muss bereits zum Schutz der Tunnelbenutzer durch Frischluftzufuhr so stark verdünnt werden, dass die gesetzlichen Grenzwerte eingehalten sind.

Die Frischluft wird über den Anschluss "Bahnhof" angesaugt und über die beiden Portale ausgeblasen.

Für den Brandfall wird im Bereich des Küchelberges und des Bahnhofgeländes je ein Lüftungskamin gebaut, der mit einer Klappe abgedichtet ist, welche sich nur im Brandfall öffnet.



Belüftungskonzept

WIE STEHT ES MIT DER SICHERHEIT IM TUNNEL?

Für den Tunnel werden alle bau- und betriebstechnischen Vorschriften der Sicherheitsklasse A eingehalten.

-Beleuchtung/Belüftung: Notbeleuchtung, Lüftungssystem, Emissionsmesssonden.

-Brand/Feuer: Brandwiderstandsklasse der Anlagenteile, nasse Löschwasserleitung, autonomer Löschwasserspeicher, Hydranten, Feuerlöscher, Entwässerungssystem.



GIBT ES GENÜGENDE FLUCHTWEGE?

IST EINE PARKGARAGE IM KÜCHELBERG VORGESEHEN?

WELCHE BAUZEITEN SIND VORGESEHEN?

WAS KOSTET DAS GESAMTE BAUVORHABEN?

GIBT ES VERGLEICHBARE BAUVORHABEN?

- Verständigung:** Funkanlage, Mobiltelefondeckung, Notrufstationen (113, 116, 118), automatische Verkehrserhebung;
- Flucht:** Notausgänge, Notgehsteige, Haltebuchten, Rettungs- und Sammelplätze, Notstromversorgung.
- Beschilderung:** beleuchtete Verkehrsschilder, Wechselschilder, Ampelanlage, Schaltwarte mit Prozessleitsystem.

Mit dem Zivilschutz werden Risikoanalysen und entsprechende Einsatzpläne ausgearbeitet und geprobt.

Durchschnittlich sind alle 450m Notausgänge ins Freie vorgesehen. Sie sind nur begehbar, nicht befahrbar. Man kommt in den Algunder Wiesen über eine Treppe, am Bahnhof über eine Rampe, in der Goethestraße über 3 Treppen und im Küchelberg über 2 Stollen ins Freie.

Derzeit wird keine Parkgarage im Küchelberg gebaut. Sie ist allerdings urbanistisch möglich, da dafür eine Fläche im Bauleitplan von Meran ausgewiesen ist und ein direkter, unterirdischer Anschluss an den Tunnel technisch möglich ist. Eine eventuelle Parkgarage müsste privat finanziert und errichtet werden.

Für das erste Baulos (Mebo-Anschluss - Mobilitätszentrum) sind ca. 2,5 Jahre vorgesehen, für das zweite Baulos (Rest) ca. 4 Jahre. Baubeginn 2008.

Die genauen Baukosten können erst mit dem Ausführungsprojekt berechnet und angegeben werden. Laut derzeitigem Planungsstand sind insgesamt 153,50 Mio Euro vorgesehen und finanziert. Da es sich um ein übergemeindliches Bauwerk handelt, wird es zu 100% von der Autonomen Provinz Bozen finanziert.

Städtische Tunnelquerungen stellen sich immer häufiger als vernünftigste Lösung heraus. Sie sind meist die kürzeste Verbindung, ermöglichen einen flüssigen Verkehr, beeinflussen die oberirdische Bebauung nicht und erweisen sich in der Bauausführung als geringe Belastung für die Bürger.

Ähnliche ausgeführte Beispiele gibt es in Dublin, Baden-Baden, Basel, München, Sydney, Zürich.